

De Pakketboot "Princesse Elisabeth"

door R. STUBBE

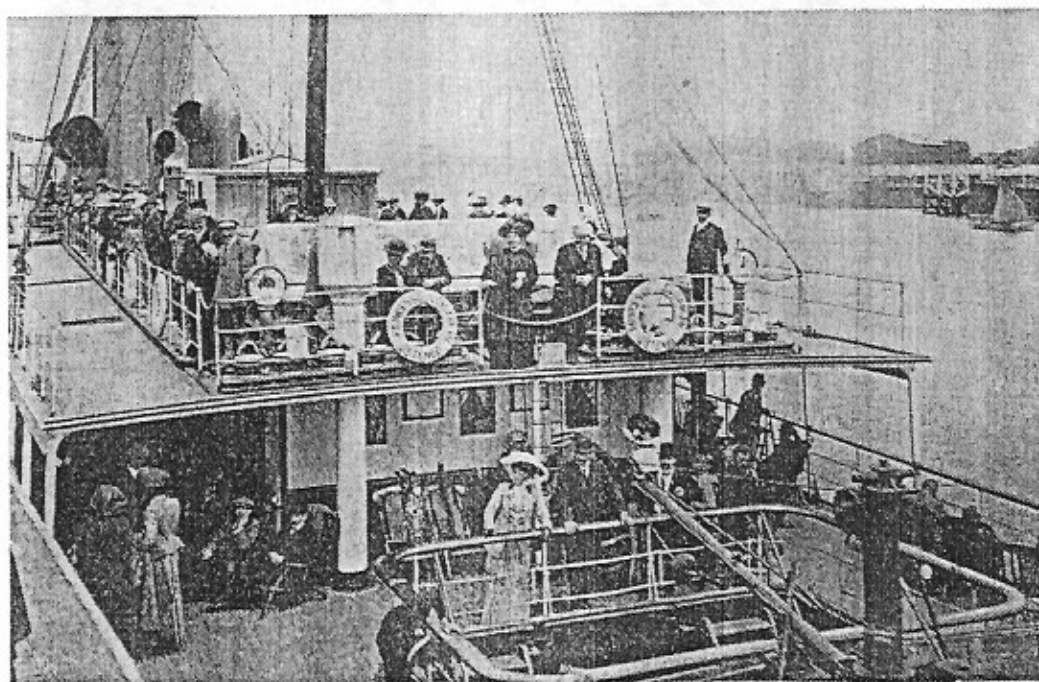
Omstreeks 1903 greep een grote ommekeer plaats in de techniek van de scheepsmotoren. In Groot-Brittannië deed men reeds proeven met *turbineschepen*, nl. de "QUEEN".

Gezien een van de eerste vereisten in die tijd bij het vervoer van passagiers de snelheid was, toonden de Belgische zeevaartinstanties grote belangstelling voor dit fenomeen.

Aan de scheepswerf Cockerill te Hoboken werd gevraagd het systeem van de radermailboten te vervangen door turbineschepen. Cockerill aanvaardde de uitdaging tegen de concurrentie en reeds in 1905 liep de *Princesse Elisabeth* van stapel, in aanwezigheid van Prinses Elisabeth zelf en Kroonprins Albert.

Het schip had een lengte over alles van 104,85 meter, een breedte van 12,49 meter en een tonnemaat van 1747 brutoton. Het was het eerste turbineschip gebouwd op het vasteland. Het was uitgerust met drie Parsons-turbines, waarvan twee met lage druk en een met hoge druk. De menigvuldige elektrische toestellen aan boord werden gevoed door een klein middenstation, aangedreven door een van de turbines.

Het grote voordeel was ook, dat in tegenstelling met de vroegere motoren van de raderschepen, het schip niet meer onderhevig was aan trillingen.

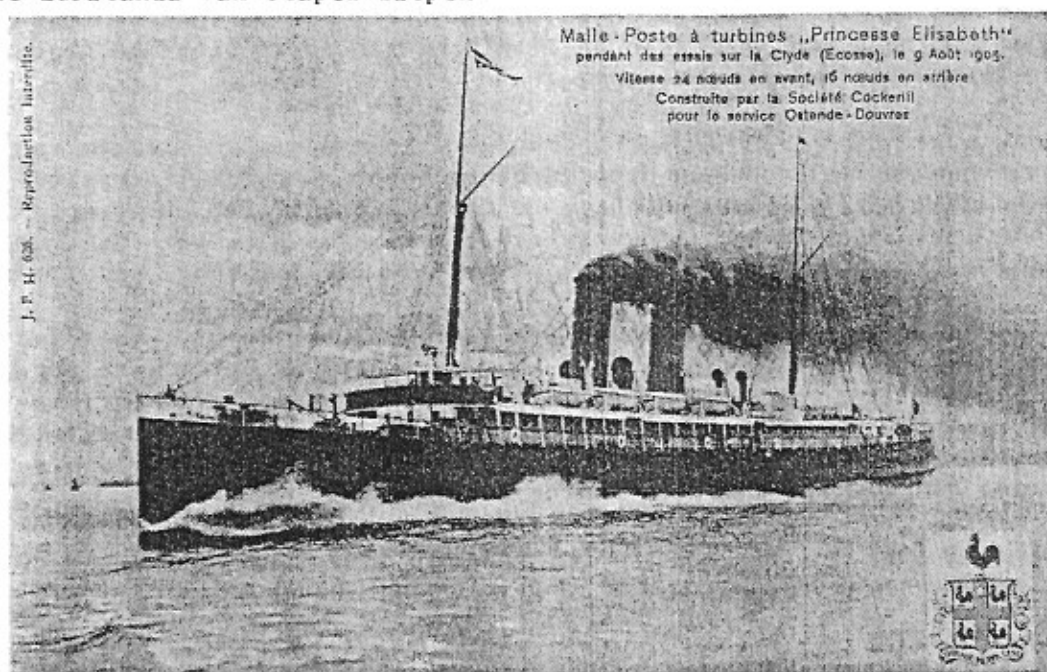


*La Malle à Turbines "Princesse Elisabeth"
à l'Embarcadere. Ed. STAR.*

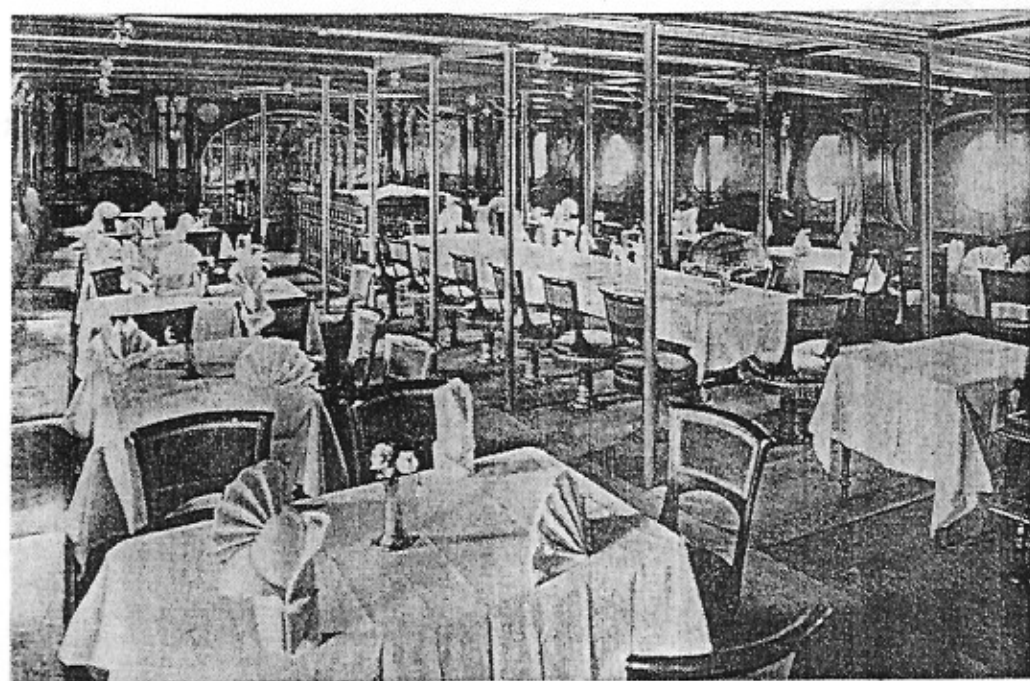
Volgens de veiligheidsvoorschriften van die tijd waren er 8 reddingsboten, die opgehangen werden in de snel en veilig werkende davits, alsook de nodige reddingsvloten. De centrale verwarming aan boord werkte met warme lucht. Het was ook het eerste schip dat uitgerust was met draadloze telegrafie, die geperfectioneerd was met marconitoestellen, daar waar men vroeger reeds proeven had gedaan op de *Princesse Clementine* met het vasteland (De Panne).

Een andere grote vereiste was, dat het schip in geval van een mogelijke aanvaring achterwaarts moest kunnen varen in de kortst mogelijke tijd. Het schip deed dit van vol vooruit (24 knopen) naar vol achteruit (16 knopen) in 1 minuut en 25 seconden.

Bij haar proefvaart op 9 augustus 1905 op de Clyde (Schotland) haalde ze een snelheid van 24 knopen en werd alzo wereldrekordhouder snelheid van alle passagiersschepen. Dit pronkstuk der pakketboten hield het wereldrekord tot in 1907, wanneer grotere mastodonten zoals de Mauretania en de Lusitania van stapel liepen.



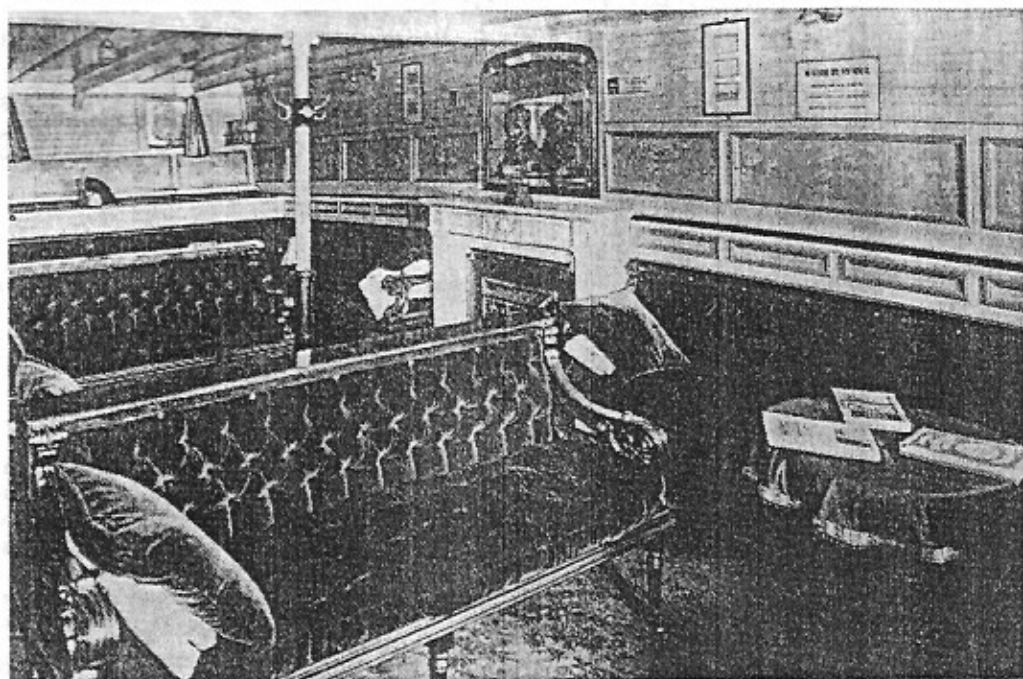
De "Princesse Elisabeth" tijdens de proefvaart in de Schotse wateren op 9/8/1905. Ed. J.F.H. 626.



Restaurant 1° klasse. Ed. STAR

De Princesse Elisabeth had een zeer grote veiligheid en gerieflijkheid, er was postdienst aan boord, alle lokalen waren electrisch verlicht en verlucht. Er waren 23 kajuiten, alle uitgerust met prachtige meubelen van kostbare houtsoorten, bekleed met rozenhout en inlegwerk.

In het rooksalon waren de kussens gestoffeerd met marokijn, de wanden bekleed met West-Indisch hout. De eetzaal was versierd met 12 prachtig geschilderde panelen door de meester decoratieschilder Hendrik BAES. Haar interieur werd dan ook bestempeld als "Le Palace de Versailles".



Salon de Dames - 1re Classe. Ed. STAR



Salon de Luxe. Ed. STAR

Toen de eerste wereldoorlog uitbrak was de Princesse Elisabeth in herstelling op de Cockerillwerf te Hoboken. Ze werd omstreeks half september 1914 van Antwerpen naar Londen getuid om ze daar varensklaar te maken. Pas hersteld in 1916 werd het schip toen overgedragen aan de Britse Admiraliteit om dienst te doen als hospitaalschip. Keerde op 3 september 1919 terug naar Oostende en begon weer haar normale taak uit te voeren. Het schip werd later trainingsschip van de Staatsmarine te Oostende en werd uiteindelijk gesloopt in 1931.